

⑪ 公開特許公報 (A)

昭61-54398

⑤Int.Cl.⁴B 63 H 25/38
// B 64 C 21/10

識別記号

庁内整理番号

7817-3D
7615-3D

④公開 昭和61年(1986)3月18日

審査請求 未請求 発明の数 1 (全4頁)

③発明の名称 涡発生器付き舵

②特 願 昭59-176365

②出 願 昭59(1984)8月24日

⑦発明者 山田 賢司 下関市彦島江の浦町6丁目16番1号 三菱重工業株式会社

下関造船所内

⑦出願人 三菱重工業株式会社 東京都千代田区丸の内2丁目5番1号

⑦復代理人 弁理士 飯沼 義彦

明細書

1 発明の名称

渦発生器付き舵

2 特許請求の範囲

舵の内部に搭載される渦発生器と、同渦発生器を舵側面から突出させる渦発生器案内機構とをそなえ、舵両側の圧力差を検出する圧力差検出手段と、同圧力差検出手段によって検出された圧力差に応じて上記渦発生器を低圧側の舵側面から突出させる渦発生器駆動機構とが設けられたことを特徴とする、渦発生器付き舵。

3 発明の詳細な説明

〔産業上の利用分野〕

本発明は、船舶に取り付けられる舵に関する。

〔従来の技術〕

従来より船舶の舵においては、大きな能力を得るために、次のような手段がとられている。すなわち

- (1) 舵面を複数個にするなどして、舵面積を大きくする。

- (2) 舵の横横比を大きくし、揚力係数を大きくす

る。

(3) 最大可航舵角を通常の35°以上に設定する。

(4) 舵後部にフラップを取り付け、揚能量に応じたフラップ迎角をとれる機構をそなえる。

(5) 舵と小型の推進器とを組み合わせ、揚能した方向に推力を効かせる。

〔発明が解決しようとする問題点〕

上述の各種能力増強手段は、船の用途や船尾形状等を考慮して採否が決定されるが、それ以外の以下のような問題点がある。

(1) 上記(1)項に記載した手段では、舵力は増加するが、その分舵面積の増加による摩擦抵抗も増大し、これによりエネルギーの無駄使いとなる。

(2) 上記(2)項に記載した手段では、壁長の舵を採用できれば、小舵角で大きな舵力が得られるが、入渠時あるいは舵の取外し等を考慮すれば、必ずと制限が出てくる。

(3) 上記(3)項に記載した手段では、揚能量の大

Best Available Copy

きい船の場合、必然的に船取扱が大きくなり、コスト高や重量増加を招く。また、2 艘船の場合、対大傾斜時に船体と接触することのないよう船尾フレームラインを工夫する必要がある。

(4) 上記(4)項に記載した手段では、舵力は大幅に増大するが、船とフラップとをうまく連動させる機構が必要であり、構造の複雑化ひいてはコスト高を招くほか、故障等の確率も増加する。

(5) 上記(5)項に記載した手段では、舵力としては十分なものが得られるが、機構が複雑で、コスト高を招く。

本発明は、これらの問題点を解決しようとするもので、船をさった場合に低圧側の船側面から縦溝を生じさせる渦発生器を突出させることにより、大きな舵力を得ることができるようとした、渦発生器付き船を提供することを目的とする。

〔問題点を解決するための手段〕

このため、本発明の渦発生器付き船は、船の内部に搭載される渦発生器と、附着渦発生器を船側面から突出させうる渦発生器案内機構とをそなえ、

船両側の圧力差を検出する圧力差検出手段と、該圧力差検出手段によって検出された圧力差に応じて上記渦発生器を低圧側の船側面から突出させる渦発生器駆動機構とが設けられたことを特徴としている。

〔作用〕

上述の本発明の渦発生器付き船では、船両側の圧力差に応じて渦発生器を低圧側の船側面(旋回しようとする船外側面)から突出させることができ行われる。このように渦発生器が突出することにより旋渦が生じ、低圧側船側面の流場がこの旋渦によって安定した流れとなる。その結果舵力の増大に大いに寄与するのである。

〔実施例〕

以下、図面により本発明の一実施例としての渦発生器付き船について説明すると、第1図はその取付け状態を示す側面図、第2図はその船両側面に設けられる多数の渦発生器の配設状態を模式的に示す断面図、第3図はその渦発生器の船への取付け状態を説明するための断面図、第4、5図は

いずれもその渦発生器の作動原理を説明するための模式図である。

第1図に示すごとく、船尾部において、プロペラ1の後方には、船2を取り付けられている。

そして、第1～3図に示すごとく、この船2の両側面2a、2bには、それぞれ板状の渦発生器3が上下に亘って多数配設されている。

各渦発生器3は、船の各側面2a、2bにおいてそれぞれ同じレベルごとに對をなして配設されており、対応する渦発生器3、3は次のようにして船2に取り付けられる。

すなわち、第3図に示すように、船2にはこれを貫通する孔4が上下に多数個形成されており、各孔4内には、引張方向に付勢するばね5の対が収容されている。

各ばね5はその内端が孔4の中央部で船2にピンなどを介して固定されるとともに、その外端が孔4に接続自在に嵌合されたピストン6に連結されている。これにより各ピストン6はばね5によって孔4の内側へ付勢されていることになる。

また、各ピストン6にはロッド7を介して渦発生器3が連結されている。

なお、ピストン6間に形成されるばね袋状空間には海水等が充填されている。

今、説明を簡単にするため、第4、5図に示すように、一方の船側面に渦発生器3が配設された場合について、渦発生器3の突出引込みの作動原理を説明する。

まず、舵角がゼロの直進時を考えてみると、この場合は、船両側の圧力差はほぼゼロであるので、ピストン6の両面に作用する圧力はバランスしており、これによりばね5による引張付勢のみがピストン6を介して渦発生器3に作用する。これにより渦発生器3は孔4すなわち船2内へ引込まれた格納状態となるため、直進時の抵抗増加を招くことはない。

次に、船2を操作してある大きな舵角をとった場合を考える。この場合は船2をさすことによって一方の船側面2aが圧力の低い外側面となり、他方の船側面2bが外側面2aに比べると圧力の高

い内側面になると想定すると、この場合、船外側の圧力差がピストン6に作用して、ピストン6はばね5の付着力に逆して低圧側へ駆動される。

これにより渦発生器3が低圧側の船側面2から突出する。

したがって、孔4やピストン6あるいはばね5等で、船両側の圧力差を検出する圧力差検出手段Pを構成するとともに、検出された圧力差に応じて渦発生器3を低圧側の船側面から突出させる渦発生器駆動機構Dを構成し、更に渦発生器3を船側面から突出させうる渦発生器案内機構Gも構成する。

上記のようにして、低圧側の船外側面から渦発生器3が突出すると、その後方に旋渦が生じるが、この旋渦によって、流れの制限が起こりやすい船外側の流場が安定した流れとなるため、大きな能力を発生できるのである。

なお、第3図に示すように渦発生器3を船側面に配設した場合についても、渦発生器3の突出引込作動の原理は第4、5図において説明したもの

に準ずる。

また、第3図に鉛線で示すことなく、ばね差損空洞がチェック弁8を介して船側面と連通できるようにしてもよい。

さらに、船両側の圧力差を直接あるいは間接的に検出するセンサ(圧力差検出手段)を設けるとともに、船2内に渦発生器3を突出引込駆動するための渦発生器駆動機構を構成するアクチュエータ(油圧シリングでもモーターでもよい)を組み込んでコンピュータ指令によって上記センサからの検出結果に基づき上記アクチュエータを作動させることにより、渦発生器3を旋回している場合の船外側面から突出させるようにしてもよい。

〔発明の効果〕

以上詳述したように、本発明の渦発生器付き船によれば、船の内部に格納される渦発生器と、同渦発生器を船側面から突出させうる渦発生器案内機構とをそなえ、船両側の圧力差を検出する圧力差検出手段と、同圧力差検出手段によって検出された圧力差に応じて上記渦発生器を低圧側の船側

面から突出させる渦発生器駆動機構とが設けられるという図考な構成で、直進時の抵抗増加をなくすことなく、保船時において能力を大幅に増強できる利点がある。

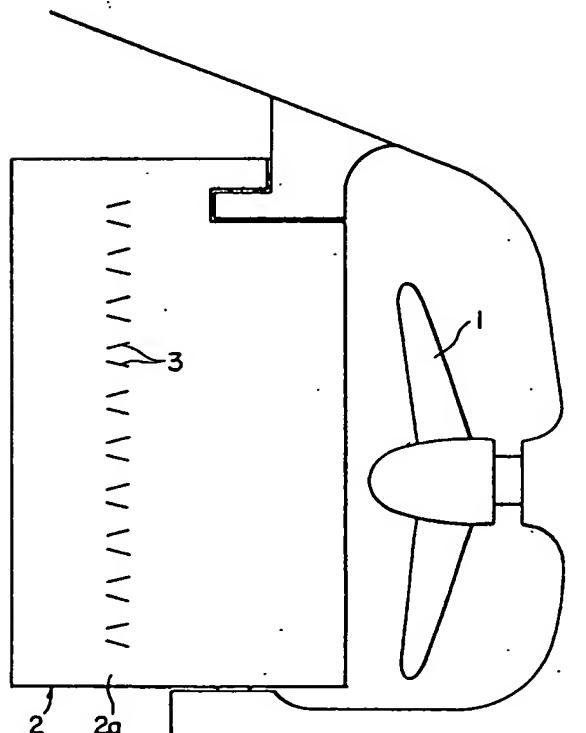
4 図面の簡単な説明

図は本発明の一実施例としての渦発生器付き船を示すもので、第1図はその取付け状態を示す側面図、第2図はその船両側面に設けられる多数の渦発生器の配設状態を模式的に示す断面図、第3図はその渦発生器の船への取付け状態を説明するための断面図、第4、5図はいずれもその渦発生器の作動原理を説明するための模式図である。

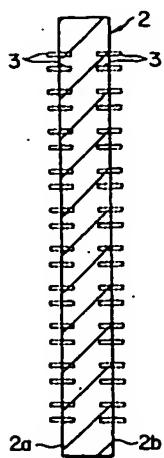
1...プロペラ、2...船、2a, 2b...船側面、3...渦発生器、4...孔、5...ばね、6...ピストン、7...ロッド、8...チェック弁、D...渦発生器駆動機構、G...渦発生器案内機構、P...圧力差検出手段。

發明人 井理士 侃 沼 雄一彦

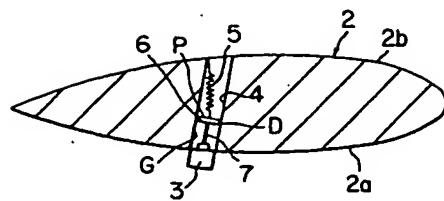
第一図



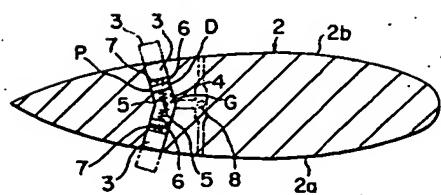
第2図



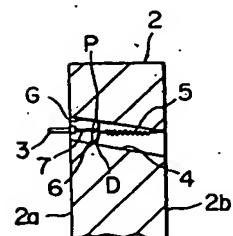
第4図



第3図



第5図



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.